

SYNDROM WENECKI. DYSFUNKCJE WSPÓŁCZESNEJ TURYSTYKI W MIASTACH CENNYCH KULTUROWO

VENICE SYNDROME. DYSFUNCTIONS OF CONTEMPORARY TOURISM IN HISTORIC CITIES

Abstrakt

Artykuł przedstawia „syndrom wenecki” (SW) – schemat interpretacyjny, który identyfikuje i pozwala zrozumieć negatywne skutki rozwoju turystyki w miastach dziedzictwa. Na omówiony syndrom wenecki składają się cechy, prawidłowości i właściwości związane z funkcjonowaniem miasta historycznego na różnych płaszczyznach: społecznej, ekonomicznej (gospodarka i zarządzanie miastem), przestrzennej.

Słowa kluczowe: syndrom wenecki, turystyka, miasto historyczne, dysfunkcje.

Key words: Venice syndrome, tourism, historic city, dysfunctions.

Współcześnie turystyka staje się coraz bardziej znaczącą sferą gospodarki, kultury i życia ludzkiego. Przypisuje się jej i powierza ważną rolę w rozwoju lokalnym, nadając szereg funkcji, do których należą m.in. poprawa jakości życia mieszkańców, związana często z tworzeniem nowych miejsc pracy czy budową infrastruktury komunikacyjnej, uatrakcyjnianie przestrzeni publicznych, np. poprzez przekształcanie lub tworzenie nowych obiektów i atrakcji turystycznych. Turystyka traktowana jest też jako szansa na utrwalanie kulturowej różnorodności i regionalnej tożsamości. Komentując współczesne poglądy na temat miast M. Jansen-Verbeke (2011) zauważa, że w obecnej sytuacji, gdy wiele z nich „wymyka się spod kontroli”, turystyka jest zazwyczaj przecenianym narzędziem zbilansowania gospodarki miejskiej. Należy również zaznaczyć, że turystyka, tak jak inne sfery życia, ulega postępującej komercjalizacji, globalizacji i standaryzacji. Głównie z tych względów coraz częściej zaczyna być zauważany i podnoszony negatywny charakter wywołanych przez nią przemian. Wyrazistą cechą współczesnej turystyki jest jej masowość, wyrażana nie tyle poziomem aktywności turystycznej społeczeństw, co wielkością ruchu turystycznego w skali globalnej i w miejscach recepcji oraz związaną z tym presją. Masowość turystyki jak pisze K. Podemski (2004, 114): „*zawiera w sobie elementy autodestrukcji. Poszukiwanie »nietkniętej ludzką ręką« natury i »nietkniętej przez komercjalizację kulturowej różnorodności« niszczy obie*”. Spektakularnym przykładem miejsca, o którym naukowcy, ale też mieszkańcy i turyści (!) coraz częściej mówią jako o problemie, czy wręcz zagrożeniu

ze strony turystyki, jest Wenecja. Miasto to – globalna ikona współczesnej miejskiej turystyki kulturowej, generująca w powszechnej świadomości olbrzymie korzyści finansowe z ruchu turystycznego – ogniskuje wiele problemów związanych bezpośrednio lub pośrednio z rozwojem tej formy działalności. Specyfika i unikatowość dziedzictwa historycznej Wenecji, a jednocześnie współczesne zagrożenie jej funkcjonowania (wynikające nie tylko z *aqua alta*, ale w dużej mierze także z nadmiernego ruchu turystycznego i błędnych decyzji władz), międzynarodowa dyskusja i troska, czy wręcz bezprecedensowa walka o przyszłość historycznego centrum (m.in. projekt MOSE¹) przykuwają uwagę autorów z różnych dyscyplin naukowych czy organizacji, np. UNESCO (która w 2011 roku poświęciła Wenecji trzy raporty²), OECD, Venice in Peril. Zatem wybór Wenecji, jako punktu wyjścia i odniesienia (także bezpośrednio – w nazwie) w rozważaniach nad dysfunkcjami rozwoju w mieście dziedzictwa, nie pozostawia wątpliwości.

Celem artykułu jest przedstawienie „syndromu weneckiego” (SW) – propozycji schematu interpretacyjnego, który pozwala określić i zrozumieć negatywne skutki rozwoju turystyki w miastach cennych kulturowo. Ich wyodrębnienie oparto głównie na przykładzie Wenecji, opierając się na danych z opracowania *The Venice Report: Demography, Tourism, Financing and Change of Use of Buildings* (zrealizowanego w uniwersytecie w Cambridge wspólnie z fundacją Venice in Peril w 2009r.) oraz poświęconych temu miastu publikacjach (np. Russo 2002, 2008; *OECD Territorial Reviews: Venice, Italy* 2010), jak i innych pracach odnoszących się szerzej do turystyki, miast bądź ich relacji (m.in. Jansen-Verbeke 2011; Podemski 2004; Sagan 2000; van der Borg 2004). Materiały źródłowe dotyczące polskich miast pochodzą z pracy magisterskiej P. Wieczorek (2012)³.

SYNDROM WENECKI – IDENTYFIKACJA I PŁASZCZYZNY FUNKCJONOWANIA

Powszechnie syndrom rozumiany jest jako choroba, zaś dysfunkcje jako negatywne skutki. W artykule pojęcia te odnoszone są do małego lub średniej wielkości miasta, o wybitnych lub cennych zasobach dziedzictwa kultury będących podstawą rozwoju turystyki w tym ośrodku. Miasto takie nazywane jest dalej miastem historycznym, miastem dziedzictwa, miastem kultury (ang. *historic city*, *heritage city*, *cultural city*). Według *Słownika języka polskiego PWN* (1996, 983), syndrom to „zespół objawów

¹ MO.S.E – *Modulo Sperimentale Elettromeccanico*, *Experimental Electromechanical Module* – projekt związany z budową ruchomych zapór, które mają uchronić Wenecję przed coraz częstszymi powodziami (*aqua alta*).

² M.in. *Culture and Development in Venice: From Restoration to Revitalization?* (2011); *Impact of Global Change on the Socio-economic Development of Venice* (2011).

³ Autorka pracy magisterskiej P. Wieczorek przeprowadziła badania ankietowe wśród mieszkańców i turystów Krakowa, Sandomierza i Kazimierza Dolnego.

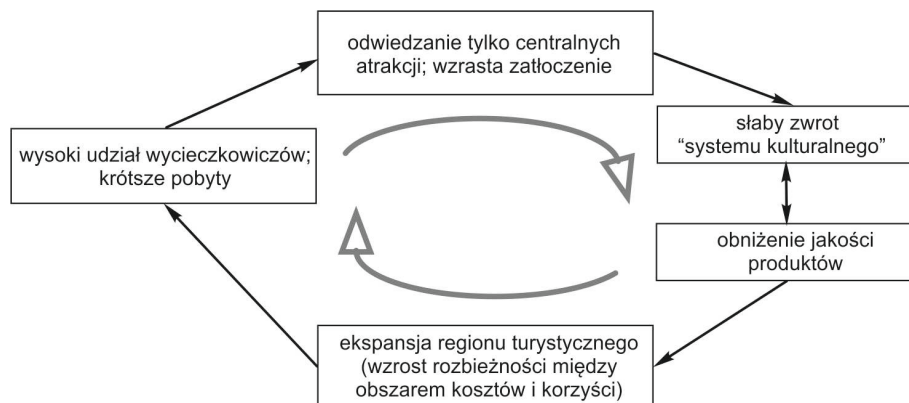
charakterystyczny dla jakiejś choroby; zespół cech, objawów charakterystycznych dla jakiegoś zjawiska”. Określenie „syndrom wenecki” (SW) dotyczy zespołu objawów dysfunkcji rozwoju turystyki w mieście, o dużych walorach kulturowych odnoszących się zarówno do zjawisk społeczno-ekonomicznych, jak i przestrzennych zachodzących w mieście lub w jego części (zwykle centrum). Przedstawiona matryca problemów dotyczy szczególnie sytuacji, w której ruch turystyczny przekracza trwale próg pojemności turystycznej⁴.

Proces powstawania syndromu weneckiego może przebiegać na wielu poziomach. Nie jest jego podłożem pojedynczy epizodyczny, konkretny czynnik, lecz długotrwale działania i utrwalone ich skutki w różnych sferach funkcjonowania miasta. Należy go rozumieć jako efekt kształtowania się miasta turystycznego w procesie jego doświadczeń i relacji z turystami, mieszkańcami, decydentami (zarządzającymi miastem) oraz beneficjentami rozwoju turystyki na tym obszarze. Objawy syndromu weneckiego mogą się uwidaczniać z różną siłą, w różnym czasie i okolicznościach. Syndrom ten zawiera cechy, prawidłowości i właściwości związane z funkcjonowaniem miasta historycznego na różnych płaszczyznach: społecznej (mieszkańcy, turyści), ekonomicznej (gospodarka i zarządzanie miastem), przestrzennej, innych (np. ekologicznej). Jak zaznaczono wcześniej, dotyczy średniej wielkości miast historycznych, rzadziej centrów historycznych dużych ośrodków miejskich.

SYNDROM WENECKI – PŁASZCZYZNA SPOŁECZNA

Rozwój turystyki w mieście cennym historycznie i kulturowo przedstawiany jest zazwyczaj w kontekście korzyści, głównie ekonomicznych. Jak pokazuje przykład regionu Wenecji w raporcie OECD (2010), może być „dźwignią wzrostu” całego regionu, w tym przypadku rozciągającego się na obszarze prowincji Wenecji, Padwy i Treviso wzdłuż Laguny Weneckiej i archipelagu 117 wysp. Ten „*odnoszący sukces metropolitarny region*” (OECD Territorial Reviews: Venice ... 2010) należy do najczęściej odwiedzanych na świecie (39,5 mln osób rocznie), daje blisko 1/4 włoskiego eksportu i ponad 40% sprzedaży zagranicznej dóbr luksusowych tego kraju. Co jednak rozwój turystyki w dalekiej perspektywie może oznaczać dla mieszkańców zabytkowego miasta traktującego turystykę (intensyfikację ruchu turystycznego) jako drogę wzrostu? Jak pokazuje A. P. Russo (2002), może nieść ze sobą wiele problemów, z których część może być nieodwracalnych i realnie wrogich mieszkańcom – rycina 1.

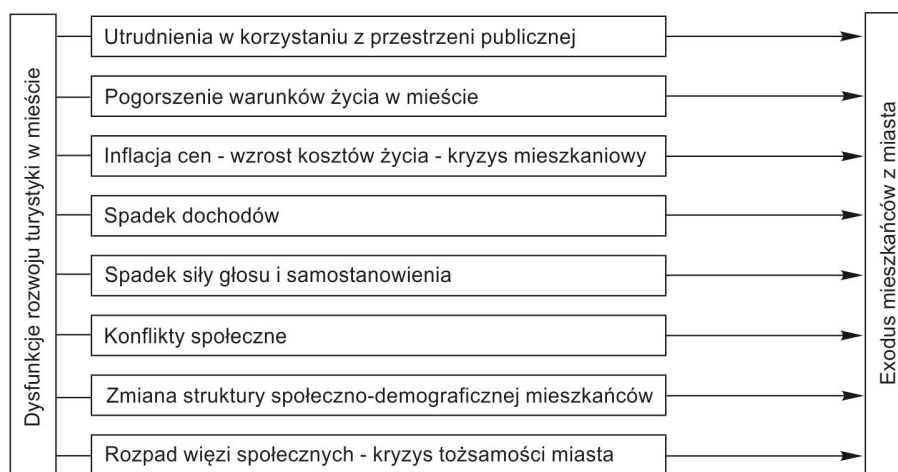
⁴ Pojemność turystyczna rozumiana jest jako „*optymalna liczba osób, które mogą równocześnie przebywać na danym obszarze, po jego przystosowaniu do tego celu, w warunkach prawidłowego zaspokojenia ich potrzeb, nie wywołując negatywnych konsekwencji w walorach turystycznych*” (Lijewski, Mikułowski, Wyrzykowski 1998, 18).



Rycina 1. Błędne koło rozwoju turystyki w miastach dziedzictwa według A. P. Russo (2002) – zmienione

Źródło: A. P. Russo (2002, 169).

Miasto jest dla wszystkich swoich mieszkańców „domem” (miejscem zamieszkania), dla wielu z nich też „miejscem pracy”. Już na poziomie jednostkowym można zatem mówić o dualnym charakterze przestrzeni miejskiej – kształtowanej w niej przestrzeni społecznej i przestrzeni produkcyjnej – przemysłowej i usługowej. Obie te przestrzenie wzajemnie się przenikają, oddziałują i jednocześnie warunkują poziom życia w mieście. Czy i jak może na nie wpłynąć rozwój turystyki? Jakie dysfunkcje mogą dotyczyć przestrzeni społecznej – mieszkańców historycznego miasta?

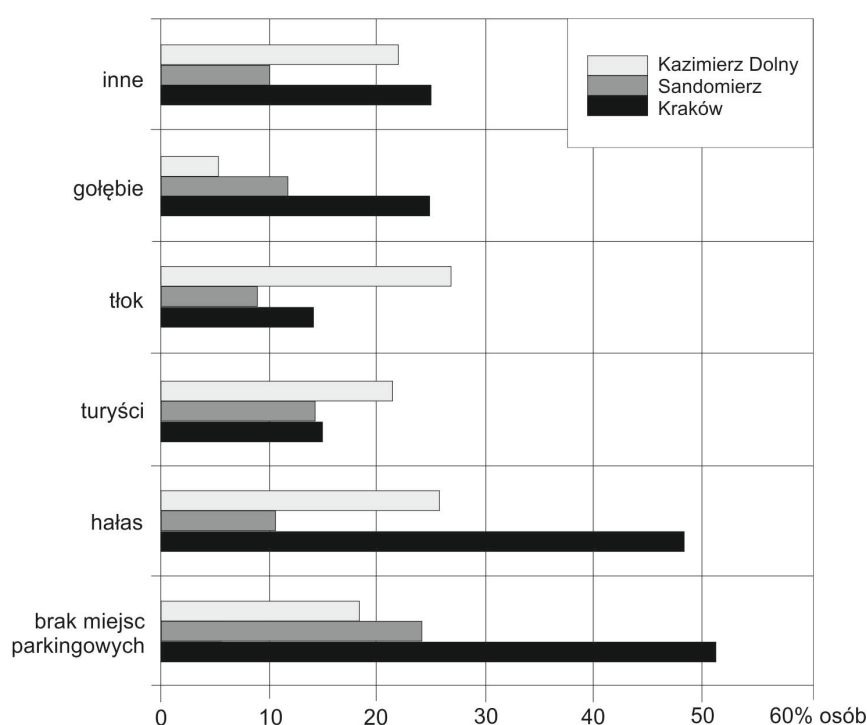


Rycina 2. Syndrom wenecki – płaszczyzna społeczna

Źródło: opracowanie własne.

Opierając się na literaturze, obserwując przede wszystkim sytuację w Wenecji, ale i w Krakowie, Kazimierzu Dolnym i Sandomierzu – miastach, które łączy turystyka kulturowa, a istotnie różni w kontekście prowadzonej analizy m.in. etap w butlerowskim cyklu życia obszaru turystycznego, skala ruchu turystycznego i wielkość ośrodka – określono wiele dysfunkcji rozwoju turystyki w mieście dotyczących jego mieszkańców (ryc. 2).

Intensyfikacja ruchu turystycznego w oparciu o walory kulturowe zlokalizowane w historycznym centrum może prowadzić do stopniowego utrudniania, a z czasem też ograniczania mieszkańcom korzystania z przestrzeni publicznej miasta. Dotyczy to szczególnie miejsc codziennej rekreacji lokalnej społeczności (np. zabytkowej starówki, terenów zielonych – parków, skwerów), ale także infrastruktury, zwłaszcza komunikacyjnej miasta. Według badań P. Wiczorek (2012), w Krakowie ponad połowa mieszkańców starówki wskazała brak miejsc parkingowych jako największą uciążliwość zamieszkania w tej części miasta (ryc. 3), zaś 33% wiązała ten problem bezpośrednio z przyjazdami turystów.



Rycina 3. Największe uciążliwości zamieszkania na starym mieście w opinii mieszkańców Krakowa, Sandomierza i Kazimierza Dolnego

Źródło: P. Wiczorek (2012, 87).

Olbrzymie problemy z miejscami parkingowymi dotyczą mieszkańców centrum Amsterdamu, a wiele miast historycznych, np. Oxford, Salzburg, Brugia, nie może pomieścić autokarów przywożących wycieczkowiczów (van der Borg 2004). Wśród głównych dokuczliwych elementów mieszkańcy krakowskiej starówki wymienili też hałas (48%). Jest to hałas komunalny – zarówno komunikacyjny, jak i związany z licznymi imprezami rozrywkowymi i kulturalnymi organizowanymi na Starym Mieście. Szczególnie niepożądany jest hałas towarzyszący do późnych godzin nocnych, zwłaszcza w sezonie letnim, obiektom usługowo-rozrywkowym i gastronomicznym (np. ogródki piwne) zlokalizowanym w bezpośrednim sąsiedztwie staromiejskich mieszkań. Co czwarty badany wskazał na dokuczliwość związane z gołębiami (rys. 3), które choć są dla turystów nierozdzielalnym elementem krajobrazu i atrakcją historycznej starówki, to z drugiej strony stanowią duży problem (zanieczyszczenia, hałas, przenoszenie chorób) i wyzwanie dla gospodarzy Krakowa, Wenecji, Wiednia oraz innych zabytkowych miast. Bezpośrednie i pośrednie koszty zwiększania ruchu turystycznego w mieście ponoszą głównie jego mieszkańcy. Intensyfikacja ruchu turystycznego powoduje omówione wcześniej narastające uciążliwości, które w początkowej fazie rozwoju turystycznego miejscowości, np. współcześnie w Sandomierzu, są akceptowane przez mieszkańców (Wieczorek 2012). Uruchamiając ciąg wydarzeń, może prowadzić do pogarszania się warunków życia lokalnej społeczności. Następuje inflacja cen. Większość badanych mieszkańców Krakowa (56%), Kazimierza Dolnego (57%) i Sandomierza (52%) wiąże nierozdzielnie wzrost cen w historycznych centrach swoich miast z przyjazdami turystów (Wieczorek 2012, 93). Przerzucenie zewnętrznych kosztów na mieszkańców Wenecji widoczne w rosnących kosztach komunalnych (miejskich), w tym w „kosztach ukrytych” – m.in. zbiórki śmieci, wyjaśnia w dużym stopniu, zdaniem A. P. Russo (2002) obserwowany od drugiej połowy XX wieku masowy spadek populacji. Postępujący wzrost kosztów życia wywołuje m.in. kryzys mieszkaniowy potęgowany obserwowanym w społeczeństwach zachodnich demograficznym zjawiskiem starzenia się mieszkańców miast. Symptomatyczne jest to, że $\frac{3}{4}$ ankietowanych krakowian zgodziłoby się w zamian za obniżenie czynszu na przesunięcie ciszy nocnej do północy (Wieczorek 2012, 100). Starym mieszkańcom miasta trudno utrzymać mieszkanie (alternatywą jest jego sprzedaż bądź wynajem), młodych nie stać na jego zakup, co w rezultacie zmusza ich do opuszczenia miasta. W Wenecji, po wprowadzeniu przepisów zezwalających na zamianę prywatnych (zabytkowych) mieszkań na obiekty B&B, apartamenty lub mieszkania do wynajmu, odnotowano w 2008 roku podwojenie kosztów życia (w stosunku do 2000 roku), co spotęgowało ucieczkę mieszkańców z zabytkowego miasta. *Exodus* mieszkańców to także efekt spadku ich dochodów, który następuje po początkowym wzroście w fazie inicjalnej intensyfikacji ruchu turystycznego. Turystyka wypiera bowiem stopniowo inne aktywności ekonomiczne z miasta (centrum), co jest jaskrawo widoczne w Brugii, a w odniesieniu do historycznego centrum Wenecji J. van den Borg (2004) wręcz mówi o monokulturze turystycznej.

Później ten sam proces następuje wewnątrz działalności rynku turystycznego (Russo 2002), która sukcesywnie zastępuje produkty wysokiej jakości produktami tanimi i standardowymi (co najłatwiej zaobserwować na przykładzie pamiątek turystycznych – kiedyś wytwarzanych lokalnie – współcześnie głównie w Chinach). Dla lokalnej społeczności oznacza to początkowo zawężanie możliwości pracy poza sektorem turystycznym, a z czasem także ograniczanie poziomu zarobków i jakości pracy. Jednocześnie rośnie szara strefa zatrudnienia, wspierana przez imigrację zarobkową (w Wenecji głównie z Rumunii, Maroka, Albanii, Bangladeszu – raport OECD 2010). Mieszkańcy są coraz bardziej spychani na margines życia społecznego. Ich potrzeby i interesy przegrywają z potrzebami turystów i beneficjentów turystyfikacji⁵. Powstają konflikty społeczne⁶, które w swojej naturze są procesami skupiającymi się na „*różnicy poglądów, wartości oraz interesów jednostek i grup społecznych, (...) mogą przybierać rozmaite formy: sprzeczek, sporów czy otwartej walki*” (Tobera 2000 za: Dmochowska-Dudek 2013, 26). Już dekadę temu, w miastach takich jak Salzburg, Toledo, Brugia czy wspomniana Wenecja, presja turystyczna stała się źródłem konfliktu między turystycznymi udziałowcami a resztą populacji (Russo 2002). Często konflikt ten werbalizuje się mocno na linii mieszkańcy-turyści, gdy mieszkańcy nie kryją swojego wrogiego nastawienia w stosunku do „intruzów”. Apogeum protestów weneccjan wobec wielkich⁷ statków wycieczkowych wpływających do historycznego centrum, by wycieczkowicze mogli z bliska zobaczyć plac św. Marka i Pałac Dożów, stanowiły zamieszki oraz bezpośrednia agresja mieszkańców i obrońców miasta wobec wycieczkowców w porcie. W 2012 roku pod hasłem „Stare Miasto dla mieszkańców” protestowali także krakowianie. W badaniach P. Wieczorek (2012, 122-123) co dziesiąty ankietowany turysta w Krakowie spotkał się z niechęcią ze strony krakowianina, zaś 18% badanych krakowian było świadkiem bądź uczestniczyło w konflikcie z turystami. Symboliczny pogrzeb Wenecji urządzony przez jej mieszkańców w 2009 roku miał upowszechnić światu frustrację weneccjan związaną z masową turystyką i depopulacją historycznego centrum. Przy 16,5 mln turystów średnia dobową wielkość ruchu turystycznego w historycznym centrum Wenecji wynosi rocznie około 60 tys. osób (Mika 2012, 37), jednak w letnim sezonie liczba ta znacznie przekracza krytyczny próg pojemności turystycznej, a kumulacje podczas specjalnych wydarzeń osiągające około 200 tys. osób

⁵ Inaczej „uturystycznienie miasta” – termin przyjęty z języka angielskiego, opisany m.in. przez M. Jansen-Verbeke (2011) jako wpływ turystów i turystyki na miasto i jego system.

⁶ Odnosząc się do diachronicznego podziału konfliktów Tobera, jest to wstępujący – „nowy”, dopiero pojawiający się w społeczeństwie rodzaj konfliktu społecznego.

⁷ Całkowitego zakazu wpuszczania wielkich wycieczkowców do zabytkowej Wenecji domaga się obywatelski komitet *Nie dla wielkich statków*, który ma poparcie władz i większości mieszkańców oraz historyków sztuki i obrońców środowiska. Protesty weneccjan, nasilone po tragedii statku Costa Concordia, doprowadziły do zmniejszenia liczby kursów od 2013 roku.

na dobę nie są rzadkością (*Culture and development in Venice...*, 2011, 6)⁸. Każdego dnia w historycznym centrum Wenecji zamieszkałym przez około 60 tys. osób (2009) przebywa o ponad 100% więcej osób, wśród których, prócz turystów, są studenci i osoby dojeżdżające do pracy. Podane wcześniej czynniki wpływają na ucieczkę mieszkańców z zabytkowego miasta (centrum) i zmianę jego struktury społeczno-demograficznej. Statystyki Wenecji pokazują ubytek populacji zabytkowego centrum ze 174,8 tys. w 1951 roku do około 60 tys. w 2009 roku. Pozostają głównie osoby starsze (w historycznym centrum Wenecji około 1/3 lokalnej społeczności stanowią osoby powyżej 60 roku życia), których siła głosu i samostanowienia w środowisku miejskim jest coraz mniejsza⁹. Niektóre szacunki demograficzne pokazują, że w 2030 roku w Wenecji może nie być żadnego rdzennego mieszkańca! ([http://wiadomosci.wp.pl/kat,1356,title,Pogrzeb-Wenecji, 20.11.2013](http://wiadomosci.wp.pl/kat,1356,title,Pogrzeb-Wenecji,20.11.2013)). Zmieniającą się strukturę społeczną miasta kształtuje z jednej strony „kurcząca się” i starzejąca tradycyjna społeczność, decydująca wcześniej o tożsamości miasta, z drugiej pojawiają się „nowi mieszkańcy”, często obcy kulturowo¹⁰, bądź przebywający w miejscowości jedynie okazjonalnie w swoich luksusowych rezydencjach¹¹. Następuje stopniowy rozpad więzi społecznych, pojawia się kryzys tożsamości oraz wzrasta ryzyko zaniku tradycji i kultury – czynników leżących u podstawy turystyki kulturowej w zabytkowym mieście.

SYNDROM WENECKI – TKANKA HISTORYCZNA MIASTA

Jakie negatywne zmiany zachodzą w przestrzeni miasta, zwłaszcza jego tkance historycznej, będącej rdzeniem produktu turystyki kulturowej w wyniku nadmiernej intensyfikacji ruchu turystycznego?

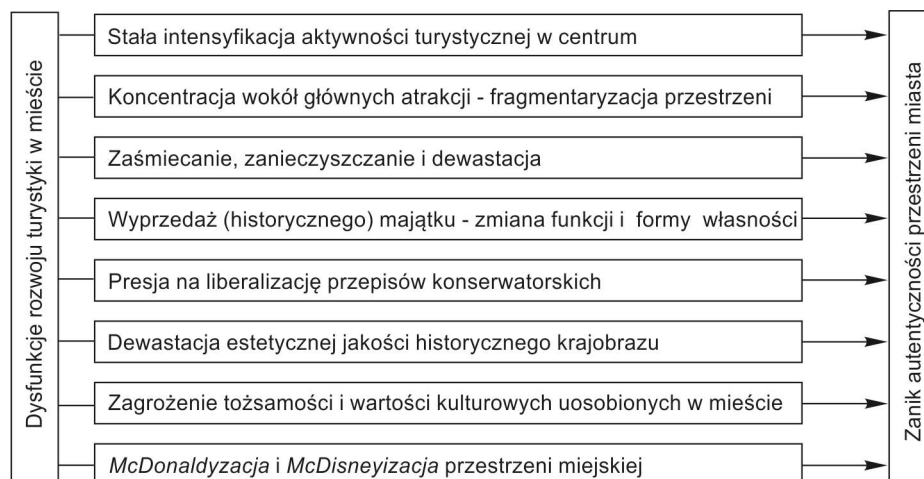
Oporając się głównie na szeroko studiowanym „laboratorium” Wenecji wybrano te dysfunkcje rozwoju turystyki implikujące zmiany w miejskiej przestrzeni, szczególnie w materialnej tkance historycznego centrum, które mają charakter uniwersalny, a zarazem pozwalają rozpatrywać syndrom wenecki w kategoriach przestrzennych (ryc. 4).

⁸ Szacunki COSES z 2009 roku wskazują, że Wenecja może dziennie komfortowo pomieścić 26 tys. turystów gwarantując jednocześnie rentowność obiektów turystycznych (*The Venice Report*, 43). Z kolei dobową granicę pojemności turystycznej określono na 85 tys. osób.

⁹ Proporcje głosów wyborczych w Wenecji to 20:10:70, podzielone pomiędzy historyczne centrum, mierzeje Lido i Palestrina oraz liczne wyspy, część lądową zwaną Marghera (*The Venice Report*, 12).

¹⁰ W Wenecji w 2009 roku ponad 40% stanowili imigranci z krajów Europy Wschodniej i ponad 30% z krajów azjatyckich (*The Venice Report*, 14).

¹¹ Według danych z 2004 roku 15,2 tys. osób mieszkało w „mieście lagunowym” w tzw. drugich domach lub wakacyjnych rezydencjach (*The Venice Report*, 17).



Rycina 4. Syndrom wenecki – tkanka historyczna miasta

Źródło: opracowanie własne.

Według A. P. Russo (2002), pierwszym wizualnym znakiem zbyt dużego wzrostu ruchu turystycznego jest nasycenie – osiągnięcie, a następnie przekroczenie progu pojemności turystycznej przez historyczne centrum miasta. Powoduje to rozpraszanie uzupełniającej działalności turystycznej poza obszarem centrum (nowe hotele, terminale transportowe), często także poza granice miasta, przy jednoczesnej stałej intensyfikacji aktywności turystycznej w przestrzeni centralnej. W konsekwencji największym beneficjentem rozwoju turystyki w mieście staje się tworzący wokół niego region (tam turyści zostawiają większość swoich wydatków, opłacając m.in. noclegi), zaś samo miasto ponosi coraz wyższe koszty swojej „centralności” – utrzymania atrakcji turystycznych, infrastruktury itp. (ryc. 2). W latach 1981-1991 Wenecja zanotowała około 1-procentowy wzrost w sektorze usług (ang. *service economy*), podczas gdy otaczające ją ośrodki (region) osiągnęły wskaźniki rzędu 20-40% (Rullani i Micelli za: Russo 2008, 46). Stale zwiększająca się liczba osób odwiedzających miasto, zwłaszcza zabytkowe centrum, wśród których niekorzystnie dla miasta wzrasta udział odwiedzających jednodniowych (75% w Wenecji)¹² koncentrujących się w okolicy sztandarowych atrakcji, prowadzi do fragmentaryzacji przestrzeni miejskiej. W Wenecji, według obliczeń F. Indovina (1988 za: Russo 2002, 175), turyści wykorzystują około 34% ogółu terenu miasta, co stanowi 56,9% obszaru ścisłego centrum (66,9% w szczycie sezonu, tj. od czerwca do października). Koncentracja ta, poza omówionymi dużymi uciążliwościami dla mieszkańców, powoduje zaśmiecanie, zanieczyszczanie otoczenia oraz niszczenie, nierzadko dewastację zgromadzonego tam dziedzictwa materialnego (ryc. 3). Lawino-

¹² Z około 16,5 mln turystów w Wenecji w 2009 roku 12,5 mln spędziło w mieście tylko jeden dzień (*The Venice Report...*, 31).

wo rosnące koszty niwelowania tych problemów ponosi w większości miasto – m.in. wspomniane wcześniej koszty komunalne, które szukając środków pozbywa się swojego (historycznego) majątku. Zabytkowe obiekty nie tylko zmieniają właściciela, ale przede wszystkim funkcję z publicznej na prywatną, turystyczną. Uwidacznia się presja na liberalizację przepisów konserwatorskich (Wenecja, Brugia), czego niestety spektakularnym etapem bywa też zgoda na komercyjne udostępnianie elewacji (także, a może szczególnie głównych zabytków miasta). Postępuje spadek i dewastacja estetycznej jakości historycznego krajobrazu miejskiego. Wzbudzający wiele kontrowersji przykład Drezna, które utraciło status miejsca światowego dziedzictwa po budowie i uruchomieniu mostu na Łabie, który komisja UNESCO uznała za niedopuszczalną ingerencję w barokowy krajobraz miasta. W przestrzeni miasta widać zachwianie jego tożsamości – zagrożony jest system wartości kulturowych uosobionych w mieście. Idąca dalej utrata wartości oraz proces mcdonaldyzacji, dyktowany przez komercjalizujących przestrzeń miasta, turystycznych „udziałowców” może doprowadzić do zaniku autentyczności i banalizacji przestrzeni miasta historycznego. Może to również skutkować zniszczeniem wizerunku i reputacji miasta (van der Borg 1995 za: Russo 2002), co bywa nieodwracalne. Jak twierdzi A. P. Russo (2002), „błędne koło” rozwoju turystyki w mieście pozbawionym odpowiednich działań może determinować ciągły spadek atrakcyjności obszarów centralnych (zabytkowego centrum), a w jego wyniku katastrofalny upadek miasta i całego regionu turystycznego.

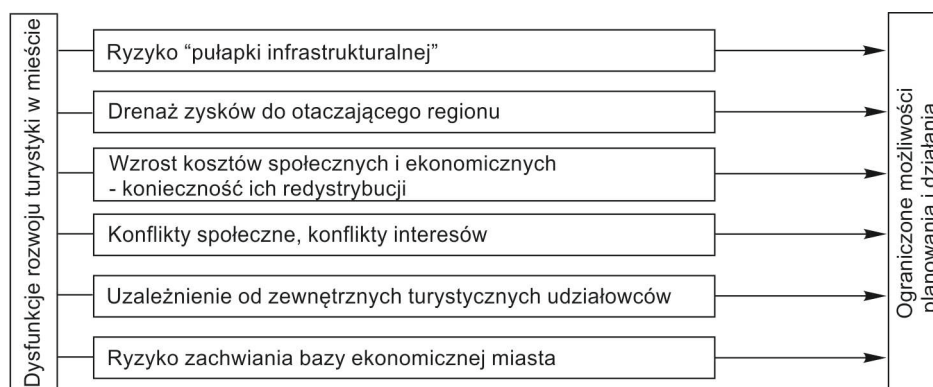
SYNDROM WENECKI – ZARZĄDZANIE I GOSPODARKA MIEJSKA

O jakich negatywnych skutkach rozwoju turystyki w mieście historycznym można mówić z perspektywy zarządzania miastem i miejskiej gospodarki?

Administrujący miastem zazwyczaj upatrują w turystyce łatwy sposób na zwiększenie dochodu miasta. Pomijając sytuacje patologiczne, gdy intensyfikacja wzrostu turystycznego jest dyktowana względami korzyści grup sprawujących kontrolę polityczną, jest wiele problemów, które dotyczą gospodarki miasta turystycznego (ryc. 5). Niezwykle ciekawe dla badacza, a bardzo niebezpieczne dla miasta jest ryzyko „infrastrukturalnej pułapki” (Sagan 2000, 82). Wiąże się ono z przeciążeniem miejskiej, najczęściej komunikacyjnej infrastruktury. Mechanizm działania uruchamia się w sytuacji, gdy niewydolna infrastruktura wymaga zastąpienia nową i rozbudowy, na co fundusze można zdobyć tylko przez dalszą intensyfikację ruchu turystycznego, co ponownie obciąża infrastrukturę i zamyka błędne koło¹³. Do innych dysfunkcji nale-

¹³ Autorzy *The Venice Report...*, 8) zadają wprost pytanie, czy warto inwestować wielkie kwoty w budowę portu i lotniskowego hubu (by zwiększyć liczbę odwiedzających) jeśli w konsekwencji tych działań trzeba później ponieść olbrzymie wydatki na ochronę budynków Wenecji przed powodzią. Wskazują ponadto, że interesy mieszkańców historycznego centrum przegrywają już w skali miejskiej – w relacji z głosami mieszkańców lądowej części Wenecji.

żą ponadto wspomniane wcześniej: drenaż zysków do otaczającego regionu, przy szybko rosnących kosztach społecznych i ekonomicznych w centrum, oraz spadku jakości w nim życia wynikających z intensyfikacji ruchu turystycznego. Wyzwaniem dla miasta jest redystrybucja kosztów, zwłaszcza społecznych, łagodząca powstające w wyniku zaistniałej sytuacji konflikty – zarówno na linii samorząd-mieszkańcy, mieszkańcy-turyści, jak i mieszkańcy-organizatorzy turystyki. Sytuacja jest o tyle trudna, że postępująca turystyfikacja przestrzeni miejskiej uzależnia miasto coraz bardziej od zewnętrznych prywatnych turystycznych „udziałowców” (hotele, właściciele nieruchomości itp.), zawężając i osłabiając możliwości planowania i działania. „Miasto zaś jest niewątpliwie wyrazem przestrzennych interesów elit związanych z jego terytorium. Elity te czerpią korzyści ze wzrostu intensyfikacji wykorzystania terenu, w który w różnej formie zainwestowali” (Molotch 1976, za: Sagan 2000, 69). To oczywiście potęguje wszelkie problemy. Może nie tylko prowadzić do podcinania bazy ekonomicznej miejscowości, ale też w odniesieniu do turystyki – do degradacji ośrodka turystycznego, zaś w sytuacji gdy kluczowe zasoby – obiekty, przestrzeń (zabytki, obszary miasta) – są już poza kontrolą lokalnych instytucji, może nastąpić ograniczenie lub brak możliwości regeneracji miasta poprzez tworzenie nowych innowacyjnych produktów turystycznych, zwłaszcza turystyki kulturowej.



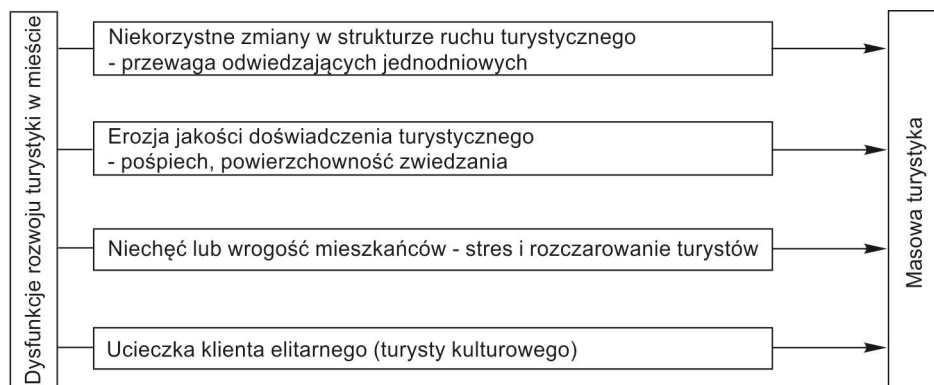
Rycina 5. Syndrom wenecki – gospodarka i zarządzanie miastem

Źródło: opracowanie własne

SYNDROM WENECKI – STRUKTURA RUCHU TURYSTYCZNEGO I POSTAWY TURYSTÓW

Syndrom wenecki odnosi się również do negatywnych przemian zachodzących wśród samych turystów (ryc. 6). Jak zauważyli G. Ashworth i S. J. Page (2010) na podstawie analizy publikowanych wyników badań, zachowanie turystów miejskich

charakteryzują cztery grupy cech – okazjonalność (*infrequency*), nieprzewidywalność (*capriciousness*), pośpiech (*rapidity*) i wybiórczość (*selectivity*). Cechy te *a natura rei* powodują z perspektywy miasta wiele problemów, które silnie utrwała masowość ruchu turystycznego.



Rycina 6. Syndrom wenecki – struktura ruchu turystycznego i postawy turystów

Źródło: opracowanie własne.

Intensyfikacja ruchu turystycznego wywołuje pokazywane wcześniej niekorzystne zmiany w strukturze ogółu odwiedzających. Wyzwaniem dla miasta staje się wzrastająca liczba odwiedzających jednodniowych, w tym wycieczkowiczów, którzy abstrahując od trudności i kosztów ich obsługi, implikują zmiany w jakości samego doświadczenia turystycznego. Towarzyszący im bowiem pośpiech (ograniczony budżet czasu) i koncentracja wokół głównych atrakcji rodzi kolejne problemy – np. powierzchowność zwiedzania, która eroduje jakość turystycznego przeżycia, zatłoczenie powodujące stres i wyzwala niechęć bądź wrogość mieszkańców, a w rezultacie niezadowolenie i rozczarowanie turystów (syndrom paryski). Miasto ryzykuje w takich sytuacjach utratę wyrafinowanego klienta na rzecz masowego, co jak pisano wcześniej wiąże się z obniżaniem jakości, mcdonaldyzacją, spadkiem autentyczności, konkurencyjności, a nawet degradacją ośrodka.

ZAKOŃCZENIE

Jak trafnie zauważa A. P. Russo (2002), eksplozja masowej turystyki kulturowej pojawia się po raz pierwszy w historii, stąd tak niewiele można powiedzieć o możliwych jej skutkach. Zdaniem autorki, tworząc i utrwalając wadliwe relacje między turystyką a miastem cennym kulturowo, a szczególnie warunkami życia mieszkańców, można spodziewać się efektów, które w perspektywie staną się objawami

syndromu weneckiego. Prezentowana w publikacji matryca dysfunkcji – zestaw cech, prawidłowości i właściwości widocznych w różnych sferach funkcjonowania miasta, umownie nazwana przez autorkę syndromem weneckim, nie ma charakteru zamkniętego. Jest ogólnie zakreślonym schematem interpretacyjnym, który można rozwijać (np. o zagadnienia ekologiczne) i który wpisuje się w szeroki nurt narracji o turystyce w mieście. Warto przypomnieć za M. Jansen-Verbeke (2011, 90), że wprawdzie „*turystyka jest tylko jednym z wektorów w dynamicznym systemie miejskim*” lecz w przypadku mniejszych miast historycznych ryzyko negatywnej turystyfikacji jest znacznie większe.

LITERATURA

- Ashworth G., Page S. J., 2010, *Urban tourism research: Recent progress and current paradoxes*, “Tourism Management”, doi:10.1016/j.tourman.2010.02.002.
- Borg J. van der, 2004, *Tourism management and carrying capacity in heritage cities and sites*, [w:] H. Coccossis, A. Mexa (red.) *The challenge of tourism carrying capacity assessment: Theory and practice*, 163-179.
- Culture and Development in Venice: From Restoration to Revitalization?*, 2011, UNESCO, 15.
- Dmochowska-Dudek K., 2013, *Syndrom NIMBY w przestrzeni wielkomiejskiej. Przykład Łodzi*, Wyd. UŁ, Łódź, 26.
- Impact of Global Change on the Socio-economic Development of Venice*, 2011, UNESCO, 36.
- Jansen-Verbeke M., 2011, *Studia nad turystyką miejską: stare opowieści, nowe scenariusze*, [w:] B. Włodarczyk (red.) *Turystyka. Księga jubileuszowa w 70. rocznicę urodzin Profesora Stanisława Liszeńskiego*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 87-104.
- Lijewski T., Mikułowski B., Wyrzykowski J., 1998, *Geografia turystyki Polski*, PWE, Warszawa, 18-19.
- Mika M., 2012, *Europa Południowo-Zachodnia*, [w:] W. Kurek (red.) *Regiony turystyczne świata*, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa, 36-39.
- OECD Territorial Reviews: Venice, Italy*, 2010, OECD Publishing, Paris.
- Podemski K., 2004, *Socjologia podróży*, Wyd. Naukowe UAM, 94-97.
- Russo A. P., 2002, *The „Vicious Circle” of Tourism Developement in Heritage Cities*, “Annals of Tourism Research”, 29, 1, 165-182.
- Russo A. P., 2008, *Cultural Attractions and Destination Structure: A Case Study of the Venice Region, Italy*, [w:] M. Jansen-Verbeke, G. K. Priestley, A. P. Russo (red.) *Cultural Resources for Tourism. Patterns, Processes and Policies*, Nova Science Publishers, New York, 43-58.
- Sagan I., 2000, *Miasto – scena konfliktów i współpracy*, Wyd. UG, Gdańsk, 69-82.
- Słownik języka polskiego*, 1996, PWN, Warszawa.
- The Venice Report: Demography, Tourism, Financing and Change of Use of Buildings*, 2009, Cambridge University Press, 104.
- Wieczorek P., 2012, *Społeczne i kulturowe dysfunkcje rozwoju turystyki w historycznych centrach wybranych miast Polski. Przykład Krakowa, Sandomierza i Kazimierza Dolnego*, praca magisterska wykonana w IGMiT UŁ, promotor – B. Włodarczyk.

Źródła internetowe

<http://www.portalmorski.pl/zegluga/cruising-wycieczkowce/35922-olbrzymie-statki-nie-zbliza-sie-juz-do-wenecji> (20.11.2013).

http://www.tokfm.pl/Tokfm/1,103086,14528369,Nasilaja_sie_protesty_przeciwko_wielkim_statkom_w.html (20.11.2013).

Summary

The article presents an interpretative scheme that identifies and allows to understand the negative effects of tourism development in the historic cities. Their choice is based mainly on the example of Venice, but also other European cities – including (among other) Kraków using available publications and research results. The dysfunctions of the tourism development in a heritage city conventionally named by the author “Venice syndrome” consist of features, regularities and characteristics visible in the various levels of functioning of a historic city: social (residents, tourists), economic (economy and city management), spatial and others (e.g. ecological).

Joanna Kowalczyk-Anioł
Uniwersytet Łódzki
Instytut Geografii Miast i Turyzmu
jkaniol@geo.uni.lodz.pl